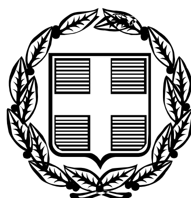


ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟ **Αρ. Φύλλου 121**

16 Ιουνίου 2006

ΠΡΟΕΔΡΙΚΟ ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΥΠ' ΑΡΙΘΜ. 120

Προσαρμογή της Ελληνικής νομοθεσίας προς τις διατάξεις της Οδηγίας 2003/42/ΕC του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης της 13ης Ιουνίου 2003, για την Αναφορά Περιστατικών στην Πολιτική Αεροπορία.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις του άρθρου 4 του ν. 1338/1983 (Α΄ 34) όπως αντικαταστάθηκαν με το άρθρο 6 παρ. 4 του ν. 1440/1984 (Α΄ 70) και τροποποιήθηκαν με τις διατάξεις του άρθρου 7 του ν. 1775/1988 (Α΄ 101), 31 του ν. 2076/1992 (Α 130), του ν. 2367/1995 (Α΄ 261) και 22 του ν. 2789/2000 (Α 21) και το άρθρο 48 του ν. 3427/2005 (Α 312) καθώς και τις διατάξεις του άρθρου 3 του ν. 1338/1983, όπως το άρθρο αυτό αντικαταστάθηκε με το άρθρο 65 του ν. 1892/1990 (Α΄ 101).

2. Τις διατάξεις του ν.δ. 714/1970 (Α΄ 238) «Περί ιδρύσεως Διευθύνσεως Εναερίων Μεταφορών παρά τω Υπουργείω Συγκοινωνιών και Οργανώσεως της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας», όπως τροποποιήθηκε και ισχύει.

3. Του άρθρου 90 του άρθρου πρώτου του π.δ. 63/2005 «Κωδικοποίηση της νομοθεσίας νια την Κυβέρνηση και τα Κυβερνητικά Όργανα» (Α΄ 98).

4. Το γεγονός ότι από την εφαρμογή του παρόντος δεν προκαλείται καμία δαπάνη εις βάρος του κρατικού προϋπολογισμού.

5. Την υπ' αριθμ. 298/2005 γνωμοδότηση του Ε΄ Τμήματος του Συμβουλίου της Επικρατείας μετά από πρόταση των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών, αποφασίζουμε:

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α΄
Άρθρο 1
Στόχος

Στόχος του παρόντος είναι να συμβάλει στη βελτίωση της αεροπορικής ασφάλειας εξασφαλίζοντας την αναφορά, συλλογή, αποθήκευση, προστασία και προώθηση των σχετικών με την ασφάλεια των πτήσεων πληροφοριών, σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος. Αποκλειστικός στόχος της αναφοράς των περιστατικών είναι η πρόληψη ατυχημάτων και συμβάντων και όχι η απόδοση υπαιτιότητας ή ευθύνης.

Άρθρο 2
Ορισμοί

Για τους σκοπούς του παρόντος διατάγματος ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:

1. Αφαίρεση στοιχείων ταυτότητας: η αφαίρεση από τις υποβληθείσες αναφορές όλων των προσωπικών στοιχείων που αφορούν τον αναφερόντα και των τεχνικών στοιχείων τα οποία θα μπορούσαν να οδηγήσουν στο να συναχθεί από τις πληροφορίες η ταυτότητα του αναφερόντος ή τρίτων μερών.

2. Διερεύνηση: δραστηριότητες που αναπτύσσονται με σκοπό την πρόληψη των ατυχημάτων και συμβάντων και οι οποίες αφορούν στη συλλογή και ανάλυση πληροφοριών, την εξαγωγή συμπερασμάτων συμπεριλαμβανομένου του προσδιορισμού των αιτιών και ανάλογα με τη περίπτωση τη διατύπωση συστάσεων ασφαλείας.

3. Περιστατικό: κάθε διακοπή λειτουργίας, ελάττωμα, βλάβη ή άλλη αντικανονική περίσταση που επηρέασε ή θα μπορούσε να επηρεάσει την ασφάλεια πτήσης και που δεν κατέληξε σε αεροπορικό ατύχημα ή σοβαρό συμβάν, όπως αυτά ορίζονται στις παραγράφους 2 και 18 του άρθρου 2 του νόμου 2912/2001 (Α 94) αντίστοιχα, εφεξής αποκαλούμενα «ατύχημα» ή «σοβαρό συμβάν».

Άρθρο 3
Πεδίο εφαρμογής

1. Το παρόν διάταγμα εφαρμόζεται σε όλες τις περιπτώσεις περιστατικών που θέτουν σε κίνδυνο ή που θα μπορούσαν, εάν δεν διορθωθούν, να θέσουν σε κίνδυνο αεροσκάφος, τους επιβαίνοντες σε αυτό ή οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο, (ανεξάρτητα από το εάν τα περιστατικά λαμβάνουν χώρα εκτός των ορίων των Περιοχών Πληροφοριών Πτήσης των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης). Ενδεικτικός κατάλογος παραδειγμάτων τέτοιων περιστατικών, περιέχεται στα παραρτήματα Ι και ΙΙ του παρόντος διατάγματος.

2. Το παρόν διάταγμα εφαρμόζεται επίσης και σε όλες τις περιπτώσεις εθελοντικώς υποβαλλομένων αναφορών του άρθρου 17.

Άρθρο 4
Υποχρέωση υποβολής αναφοράς περιστατικού

1. Τα κάτωθι πρόσωπα υποχρεούται να υποβάλουν αναφορά για κάθε περιστατικό το οποίο με οποιονδήποτε τρόπο υποπίπτει στην αντίληψή τους:

α) Ο φορέας εκμετάλλευσης ή ο κυβερνήτης αεροσκάφους με στροβιλοκινητήρα ή αεροσκάφους δημο-

σίων μεταφορών, το οποίο χρησιμοποιείται από φορέα εκμετάλλευσης του οποίου η ασφάλεια των πτητικών λειτουργιών βρίσκεται υπό τον έλεγχο της Ελληνικής Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας ή αντίστοιχης υπηρεσίας άλλου κράτους μέλους.

β) Πρόσωπο το οποίο σχεδιάζει, κατασκευάζει, συντηρεί ή τροποποιεί αεροσκάφος με στροβιλοκινητήρα ή αεροσκάφος δημοσίων μεταφορών, ή οποιοδήποτε εξοπλισμό ή τμήμα αυτού και το οποίο βρίσκεται υπό τον έλεγχο της Ελληνικής Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας ή αντίστοιχης υπηρεσίας άλλου κράτους μέλους.

γ) Πρόσωπο το οποίο υπογράφει πιστοποιητικό επιθεώρησης συντήρησης ή διάθεσης σε υπηρεσία, αεροσκάφους με στροβιλοκινητήρα ή αεροσκάφους δημοσίων μεταφορών, ή οποιοδήποτε εξοπλισμού ή τμήματος αυτού και το οποίο βρίσκεται υπό τον έλεγχο της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας ή αντίστοιχης υπηρεσίας άλλου κράτους μέλους.

δ) Πρόσωπο το οποίο είναι εξουσιοδοτημένο από την Ελληνική Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας ή αντίστοιχης υπηρεσίας άλλου κράτους μέλους να επιτελεί έργο Ελεγκτή Εναέριας Κυκλοφορίας ή το οποίο είναι αρμόδιο για τη παροχή εξυπηρέτησης πληροφοριών πτήσης εντός των ορίων της Ελληνικής Περιοχής Πληροφοριών Πτήσης (FIR).

ε) Πρόσωπο το οποίο είναι υπεύθυνο για τη διοίκηση ελληνικού αερολιμένα, ανεξάρτητα από το ιδιοκτησιακό ή/και το διοικητικό καθεστώς του, ο οποίος είναι ανοικτός στην εμπορική αεροπορική κίνηση, σύμφωνα με τον Κανονισμό (ΕΟΚ) 2408/1992 του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης (EEL 240/1992).

στ) Πρόσωπο το οποίο επιτελεί έργο συνδεόμενο με την εγκατάσταση, την τροποποίηση, τη συντήρηση, την επισκευή, τη γενική επισκευή, τον από αέρος έλεγχο ή την επιθεώρηση των εγκαταστάσεων αεροναυτιλίας, οι οποίες υπάγονται στην αρμοδιότητα της Ελληνικής Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας.

ζ) Πρόσωπο το οποίο επιτελεί έργο συνδεόμενο με την επίγεια εξυπηρέτηση αεροσκάφους, συμπεριλαμβανομένων, μεταξύ άλλων, της τροφοδοσίας με καύσιμα, της εξυπηρέτησης, της σύνταξης κατάστασης φόρτωσης της φόρτωσης, της αποπαγοποίησης και της ρυμούλκησης σε ελληνικό αερολιμένα ο οποίος είναι ανοικτός στην εμπορική αεροπορική κίνηση, σύμφωνα με τον Κανονισμό (ΕΟΚ) 2408/1992 του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

2. Από τις διατάξεις του παρόντος δεν θίγεται τυχόν υποχρέωση ή δυνατότητα των προσώπων της παραγράφου 1 για υποβολή αναφοράς περιστατικού προς άλλους φορείς ή οργανισμούς η οποία απορρέει από ισχύουσες διατάξεις ή από εσωτερικό μηχανισμό υποβολής αναφοράς περιστατικού ή από σύστημα διαχείρισης ασφάλειας εκτός εάν άλλως προβλέπεται στο παρόν.

Άρθρο 5
Εθελοντική υποβολή αναφοράς περιστατικού

Οποιοδήποτε πρόσωπο ασκεί στο πλαίσιο της πολιτικής αεροπορίας εργασία ή δραστηριότητα παρεμφερή με τις αναφερόμενες στο άρθρο 4 του παρόντος διατάγματος ή οποιοδήποτε πρόσωπο έχει σχέση με την πτήση αεροσκαφών, ενθαρρύνεται να υποβάλλει αναφορά για περιστατικό το οποίο υποπίπτει στην αντίληψή του.

Άρθρο 6
Μορφή, περιεχόμενο και μέσα υποβολής αναφοράς περιστατικού

1. Οι αναφορές περιστατικών υποβάλλονται στα καθοριζόμενα από την Επιτροπή του άρθρου 9 έντυπα ή σε έντυπα χρησιμοποιούμενα από πρόσωπα του άρθρου 4 τα οποία έχουν εγκριθεί από την εν λόγω Επιτροπή. Είναι αποδεκτή υποβληθείσα αναφορά περιστατικού με άλλη μορφή, υπό την προϋπόθεση ότι σε αυτή περιέχονται οι κατ' ελάχιστο απαιτούμενες πληροφορίες ή είναι δυνατή η εκ των υστέρων συμπλήρωση από τον υποβάλλοντα των τυχόν ελλειπόντων στοιχείων.

2. Οι αναφορές περιστατικών περιέχουν τα στοιχεία επικοινωνίας του προσώπου που την υποβάλλει. Ανυπόγραφη αναφορά ή αναφορά η οποία περιέχει ελλιπή προσωπικά στοιχεία του αναφερόντος καταχωρείται ή/και διερευνάται κατά τη κρίση της Επιτροπής.

3. Οι αναφορές περιστατικών υποβάλλονται ταχυδρομικώς μέσω τηλεομοιοτυπίας ή μέσω ηλεκτρονικού ταχυδρομείου. Αναφορές υποβαλλόμενες μέσω ηλεκτρονικού ταχυδρομείου γίνονται δεκτές σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις που αφορούν στην ηλεκτρονική διακίνηση εγγράφων.

4. Είναι δυνατή η υποβολή αναφοράς περιστατικού μέσω διαδικτύου από πρόσωπο στο οποίο έχει χορηγηθεί προσωπικός κωδικός πρόσβασης σε ιστοσελίδα η οποία συνδέεται με βάση δεδομένων ή. άλλη εφαρμογή λογισμικού, η ευθύνη λειτουργίας της οποίας ανήκει στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας υπό τους όρους και προϋποθέσεις του παρόντος διατάγματος και σύμφωνα με τις διατάξεις που αφορούν στην ηλεκτρονική διακίνηση εγγράφων.

Άρθρο 7
Χρόνος υποβολής αναφοράς περιστατικού

Αναφορά περιστατικού από πρόσωπα των άρθρων 4 και 5 υποβάλλεται το συντομότερο δυνατόν και σε κάθε περίπτωση εντός εβδομήντα δύο (72) ωρών από το χρόνο διαπίστωσης του περιστατικού, εκτός εάν αυτό παρεμποδίζεται από εξαιρετικές συνθήκες.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β΄
Άρθρο 8
Επιτροπή Αναφορών Περιστατικών Ασφαλείας

1. Συνιστάται στην Κεντρική Υπηρεσία της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, μόνιμη Επιτροπή Αναφορών Περιστατικών Ασφαλείας (Ε.Α.Π.Α.) με σκοπό την ανεξάρτητη, διεπιστημονική, και σύμφωνα με τις αρχές της χρηστής διοίκησης και νομιμότητας, συλλογή, αξιολόγηση, επεξεργασία, ανάλυση, διερεύνηση και αποθήκευση, των αναφορών περιστατικών και των εθελοντικών αναφορών, την προστασία και προώθηση των σχετικών πληροφοριών, καθώς και την υποβολή εισηγήσεων προς την Διοίκηση της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, για τη πρόληψη των ατυχημάτων και συμβάντων και τη προαγωγή της ασφάλειας των πτήσεων και των προσώπων στους χώρους των οργανισμών που σχετίζονται με τη πολιτική αεροπορία.

2. Η Ε.Α.Π.Α. είναι πενταμελής και αποτελείται, από τέσσερις (4) μόνιμους, εν ενεργεία, υπαλλήλους Α΄ βαθμού της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας των κλάδων ΠΕ1, ΠΕ2, ... ΠΕ6 ή ΠΕ9 εις τρόπον ώστε να εκπροσωπούνται οι κλάδοι ΠΕ1, ΠΕ2, ... και ΠΕ6, και ένα (1) χειριστή αεροσκαφών ειδικής σύμβασης ιδιωτικού δικαίου (ΕΣΙΔ).

Η Ε.Α.Π.Α συγκροτείται με απόφαση του Διοικητή της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας ύστερα από γνώμη επιτροπής η οποία αποτελείται από τον αρμόδιο Υποδιοικητή και τους Προϊσταμένους των Διευθύνσεων Πτητικών Προτύπων, Αερολιμένων, Εναέριας Κυκλοφορίας. Η επιτροπή συγκροτείται με απόφαση του Διοικητή της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, μετά από δημόσια πρόσκληση της Διεύθυνσης Διοικητικού για υποβολή αίτησης ενδιαφέροντος εντός τακτής προθεσμίας η οποία δεν μπορεί να είναι μικρότερη των δέκα (10) και μεγαλύτερη των είκοσι (20) εργασίμων ημερών. .

Σε περίπτωση μη υποβολής αιτήσεων από υπαλλήλους βαθμού Α΄ είναι δυνατόν να γίνουν αποδεκτές αιτήσεις υπαλλήλων βαθμού Β΄. Εάν δεν υπάρχει μόνιμο προσωπικό με τα προσόντα αυτά είναι δυνατή η συμμετοχή προσώπων με ειδική σύμβαση ιδιωτικού δικαίου. Σε περίπτωση μη εκδήλωσης ενδιαφέροντος ο ορισμός μέλους ή του συνόλου των μελών της Ε.Α.Π.Α πραγματοποιείται με απόφαση του Διοικητού της ΥΠΑ, σύμφωνα με τα κριτήρια του επόμενου εδαφίου.

Ως κριτήρια για τη διαμόρφωση της γνώμης της επιτροπής που θα γνωμοδοτήσει για τα μέλη της Ε.Α.Π.Α ορίζονται η επαγγελματική κατάρτιση ανάλογα με το αντικείμενο της εργασίας τους, ο βαθμός και το εύρος της επιστημονικής γνώσης, η κατοχή σχετικών αναγνωρισμένων μεταπτυχιακών τίτλων, η σχετική με τις αρμοδιότητες της Ε.Α.Π.Α επαγγελματική εμπειρία, οι δεξιότητες των υποψηφίων, ιδιαίτερα αυτές που αφορούν στη χρήση νέων τεχνολογιών και στατιστικών μεθόδων μέσω εφαρμογών λογισμικού, η άριστη γνώση της αγγλικής γλώσσας, όπως όλα τα ανωτέρω αποδεικνύονται από το προσωπικό μητρώο των υποψηφίων.

Η θητεία των μελών ορίζεται πενταετής, με δυνατότητα ανανέωσης της με απόφαση του Διοικητή της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας. Σε περίπτωση καθυστέρησης συγκρότησης της Ε.Α.Π.Α μετά τη λήξη της θητείας της ή ανανέωσης της θητείας των μελών της, η Ε.Α.Π.Α συνεχίζει να ασκεί τα καθήκοντά της για χρονικό διάστημα έως και έξι μηνών από τη λήξη της θητείας της. Η κατοχή θέσης Προϊσταμένου Διεύθυνσης ή Γενικής Διεύθυνσης της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, η τέλεση πειθαρχικού παραπτώματος ή η δίωξη για πειθαρχικό παράπτωμα, συνιστούν κώλυμα επιλογής υπαλλήλου ως μέλους της, καθώς και λόγο αντικατάστασής του,

3. Η Ε.Α.Π.Α αποτελείται από τον πρόεδρο, τον γραμματέα και τα τρία (3) λοιπά μέλη της. Ο πρόεδρος και ο γραμματέας της Ε.Α.Π.Α ορίζονται από τον Διοικητή της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας. Ο πρόεδρος ασκεί συντονιστικά καθήκοντα μεταξύ των λοιπών μελών της Ε.Α.Π.Α, ιδιαίτερα για την εκπλήρωση των σκοπών της παραγράφου 7 του παρόντος άρθρου.

4. Η Ε.Α.Π.Α συνέρχεται τουλάχιστον μία (1) φορά μηνιαίως ή όποτε το ζητά ο πρόεδρος της, διέπεται δε από τους κανόνες λειτουργίας των συλλογικών οργάνων του δημοσίου και αποφαίνεται επί των εισηγήσεων των μελών της. Στην Ε.Α.Π.Α παρέχεται διοικητική υποστήριξη από τη Διεύθυνση Διοικητικού της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας.

5. Κατά την διάρκεια της θητείας τους τα μέλη της Ε.Α.Π.Α θα ασκούν κυρίως τα καθήκοντα που απορρέουν από την συμμετοχή τους στην Ε.Α.Π.Α και εφόσον ο φόρτος εργασίας το επιτρέπει θα απασχολούνται με καθήκοντα που τους ανατίθενται από τις οργανικές τους μονάδες, κατά την κρίση των προϊσταμένων της Διεύθυνσης στην οποία ανήκουν οργανικά. Η Ε.Α.Π.Α κατά την άσκηση των αρμοδιοτήτων της και για την εκπλήρωση των σκοπών του παρόντος δρα με αυτοτέλεια, τα δε μέλη της ασκούν τα καθήκοντά τους με εχεμύθεια, αμεροληψία και κατά τρόπο ανεξάρτητο από τις οργανικές μονάδες στις οποίες υπάγονται.

6. Τα μέλη της Ε.Α.Π.Α μπορούν, κατά την άσκηση των καθηκόντων τους, να προβαίνουν σε εξέταση μαρτύρων, να έχουν πρόσβαση σε κάθε είδους δημόσια και ιδιωτικά έγγραφα που αφορούν το περιστατικό χωρίς να μπορεί να προταχθεί ο απόρρητος χαρακτήρας τους. Όλοι οι εμπλεκόμενοι φορείς και πρόσωπα υπέχουν υποχρέωση συνεργασίας με την Ε.Α.Π.Α κατά την άσκηση των καθηκόντων της.

7. Η Ε.Α.Π.Α είναι αρμόδια για τη διαχείριση του συστήματος αναφορών περιστατικών, την καθιέρωση εντύπων αναφορών περιστατικών, την προετοιμασία της ετήσιας ή άλλων έκτακτων εκθέσεων επί των αναφορών περιστατικών για την εκπροσώπηση της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας σε διασκέψεις, συσκέψεις, οργανισμούς την προώθηση και ανταλλαγή των σχετικών με τις αναφορές περιστατικών και των εθελοντικών αναφορών πληροφοριών με τις αντίστοιχες αρχές των λοιπών κρατών μελών, την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και την Επιτροπή Διερεύνησης Ατυχημάτων και Ασφάλειας Πτήσεων (ΕΔΑΑΠ). Η Ε.Α.Π.Α μεριμνά για την εκπόνηση και την υλοποίηση προγραμμάτων ενημέρωσης των προσώπων τα οποία δεν υπέχουν υποχρέωση υποβολής αναφοράς, σχετικά με την σπουδαιότητα υποβολής αναφορών περιστατικών.

8. Η ετήσια έκθεση της Ε.Α.Π.Α υποβάλλεται κάθε Μάρτιο στον Διοικητή της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας. Στην έκθεση μπορεί να συμπεριλαμβάνονται νομοθετικές ή οργανωτικές προτάσεις ή άλλα μέτρα για την επίτευξη των στόχων της παραγράφου 1.

Άρθρο 9
Υποβολή και διακίνηση αναφορών

1. Οι αναφορές των άρθρων 4 και 5 (αναφορές περιστατικών) και οι αναφορές του άρθρου 16 (εθελοντικές αναφορές) υποβάλλονται υποχρεωτικά στην Επιτροπή, στη ταχυδρομική διεύθυνση της Κεντρικής Υπηρεσίας της ΥΠΑ, με την ένδειξη: «ΕΜΠΙΣΤΕΥΤΙΚΟ - Επιτροπή Αναφορών Περιστατικών Ασφαλείας» ή μέσω τηλεομοιοτυπίας σε καθορισμένο από την Επιτροπή τηλεφωνικό αριθμό ή στην ηλεκτρονική διεύθυνση eapa@hcaa.gr.

2. Ο Πρόεδρος της Ε.Α.Π.Α ή άλλο εξουσιοδοτημένο από αυτόν μέλος της, είναι αρμόδιος για τη παραλαβή των αναφορών και την άμεση προώθηση αντιγράφου αυτών στα μέλη της Ε.Α.Π.Α, ως ακολούθως:

α) Μέσω της Διεύθυνσης Αερολιμένων για αναφορές περιστατικών που αφορούν στις ακόλουθες περιπτώσεις: ii) αεροδρόμιο και εγκαταστάσεις αεροδρομίου, iii) διακίνηση επιβατών, αποσκευών και εμπορευμάτων και iv) επίγεια εξυπηρέτηση αεροσκάφους και συντήρηση, του τμήματος Δ του Παραρτήματος Ι του παρόντος που αναφέρεται στις «Υπηρεσίες Αεροναυτιλίας, διευκολύνσεις και υπηρεσίες εδάφους». Μέσω της Διεύθυνσης Αερολιμένων για αναφορές περιστατικών που αφορούν στις περιπτώσεις 11 και 12 που περιέχονται στο Προσάρτημα του Παραρτήματος ΙΙ του παρόντος. Αναφορές περιστατικών που αφορούν στην περίπτωση 10 του Προσαρτήματος του Παραρτήματος ΙΙ του παρόντος,

προωθούνται μέσω της Διεύθυνσης Αερολιμένων και κοινοποιούνται στη Διεύθυνση Εναέριας Κυκλοφορίας.

β) Μέσω της Διεύθυνσης Πτητικών Προτύπων για αναφορές περιστατικών που αφορούν στα τμήματα Α. Πτητική Λειτουργία Αεροσκαφών, Β. Τεχνικά Θέματα Αεροσκαφών και Γ. Συντήρηση και Επισκευή Αεροσκαφών του Παραρτήματος Ι του παρόντος.

γ) Μέσω της Διεύθυνσης Εναέριας Κυκλοφορίας για αναφορές περιστατικών που αφορούν στο Παράρτημα ΙΙ του παρόντος.

δ) Σε περίπτωση υποβολής αναφοράς για την οποία υπάρχει συναρμοδιότητα μελών της Ε.Α.Π.Α, το αντίγραφο της αναφοράς προωθείται σε όλες τις συναρμόδιες Διευθύνσεις.

3. Οι εθελοντικές αναφορές του παρόντος διατάγματος διαβιβάζονται στα μέλη της Ε.Α.Π.Α σύμφωνα με τα εδάφια α) έως και δ) της προηγούμενης παραγράφου.

4. Όλοι οι υπάλληλοι της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας και της ΕΔΑΑΠ υπέχουν υποχρέωση εχεμύθειας σχετικά με οποιαδήποτε πληροφορία περιεχόμενη σε υποβληθείσα αναφορά, η οποία θα μπορούσε να οδηγήσει σε αποκάλυψη της ταυτότητας του προσώπου που την υπέβαλε ή του προσώπου που αυτή τυχόν αφορά. Η παραβίαση της υποχρέωσης του παρόντος άρθρου συνιστά πειθαρχικό παράπτωμα.

Άρθρο 10

Αξιολόγηση, επεξεργασία, ανάλυση και καταχώριση πληροφοριών αναφορών περιστατικών και εθελοντικών αναφορών

1. Κατά την αξιολόγηση αναφοράς αρχικά εξετάζεται από τα μέλη της Ε.Α.Π.Α εάν το αναφερθέν περιστατικό εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής των διατάξεων του παρόντος διατάγματος, άλλως η αναφορά αρχειοθετείται χωρίς περαιτέρω επεξεργασία. Κατά την επεξεργασία της αναφοράς πραγματοποιείται η αφαίρεση προσωπικών στοιχείων καθώς και κάθε άλλη απαραίτητη διαδικασία ή ενέργεια για την ανάλυση ή διερεύνηση του περιστατικού, εφόσον αυτή επιβάλλεται από τις κείμενες διατάξεις ή διεθνείς δεσμεύσεις της χώρας ή εφόσον αυτή κρίνεται απαραίτητη ή αναμένεται η εξαγωγή συμπερασμάτων τα οποία εξυπηρετούν το σκοπό της Ε.Α.Π.Α.

2. Οι σχετικές πληροφορίες των αναφορών καταχωρούνται σε βάση δεδομένων η οποία είναι συμβατή με τις ήδη χρησιμοποιούμενες βάσεις δεδομένων από την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας και την ΕΔΑΑΠ.

3. Αναφορές περιστατικών ή εθελοντικών αναφορών που δεν εμπίπτουν στην αποκλειστική αρμοδιότητα μίας εκ των Διευθύνσεων της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, αξιολογούνται, επεξεργάζονται, αναλύονται ή διερευνώνται από κοινού, από τα αντίστοιχα μέλη της Ε.Α.Π.Α. Όμοια διαδικασία ακολουθείται, σε περίπτωση που η Ε.Α.Π.Α το κρίνει σκόπιμο, λόγω της φύσης του περιστατικού.

4. Η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας μεριμνά για την εντός έτους από την ημερομηνία δημοσίευσης του παρόντος, ενοποίηση της βάσης δεδομένων της παραγράφου 2 με την αντίστοιχη βάση δεδομένων που διατηρείται από την ΕΔΑΑΠ. Η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας είναι υπεύθυνη για τη συντήρηση και την εν γένει υποστήριξη της ομαλής και ασφαλούς λειτουργίας της βάσης δεδομένων, καθώς και για την εξασφάλιση της διαρκούς πρόσβασης της ΕΔΑΑΠ, της Ε.Α.Π.Α και των λοιπών φορέων των παραγράφων 1 και 2 του άρθρου 11, σε αυτή.

5. Οι πληροφορίες που αφορούν σε εθελοντικές αναφορές μπορεί να καταχωρούνται σε διαφορετική βάση δεδομένων, εφόσον πληρούνται οι απαιτήσεις της παραγράφου 4 του παρόντος άρθρου και των παραγράφων 1 και 2 του άρθρου 11.

Άρθρο 11

Ανταλλαγή και διάδοση πληροφοριών περιστατικών

1. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 5 του άρθρου 10 του παρόντος, η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας μέσω της Ε.Α.Π.Α και η ΕΔΑΑΠ στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων της, συμμετέχουν στην ανταλλαγή πληροφοριών με τα άλλα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, θέτοντας στη διάθεση των αρμόδιων αρχών τους και της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και σύμφωνα με τα μέτρα για τη διευκόλυνση της ανταλλαγής των ανωτέρω πληροφοριών που λαμβάνονται από τη τελευταία, όλες τις πληροφορίες τις σχετικές με την ασφάλεια πτήσεων και των προσώπων οι οποίες καταχωρούνται στις τηρούμενες βάσεις δεδομένων.

2. Κάθε φορέας εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης στον οποίο έχει ανατεθεί από κράτος μέλος η εποπτεία της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας ή η διερεύνηση ατυχημάτων και συμβάντων, μπορεί να έχει πρόσβαση στις πληροφορίες για περιστατικά που φυλάσσονται στη βάση δεδομένων, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 10 και της προηγούμενης παραγράφου, με σκοπό την εξαγωγή των σχετικών με την ασφάλεια πτήσεων και των προσώπων συμπερασμάτων.

3. Εάν η Ε.Α.Π.Α κρίνει ότι είναι απαραίτητο, μετά την καταχώριση υποβληθείσας αναφοράς περιστατικού στη βάση δεδομένων, ενημερώνει την αρμόδια αρχή του κράτους μέλους στο οποίο σημειώθηκε το περιστατικό, στο οποίο είναι νηολογημένο το αεροσκάφος, στο οποίο σχεδιάστηκε το αεροσκάφος, στο οποίο κατασκευάστηκε το αεροσκάφος ή/και στο οποίο έχει πιστοποιηθεί ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροσκάφους.

4. Η Ε.Α.Π.Α μεριμνά για τη δημοσίευση σε έγγραφη ή/και σε ηλεκτρονική μορφή στο δικτυακό τόπο της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, σε ετήσια τουλάχιστον βάση, έκθεσης σχετικής με την ασφάλεια πτήσεων και των προσώπων, με πληροφορίες για τους τύπους και τον αριθμό των αναφορών περιστατικών των άρθρων 4 και 5, με σκοπό την ενημέρωση του κοινού για το επίπεδο ασφάλειας στη πολιτική αεροπορία. Η Ε.Α.Π.Α δύναται επίσης να δημοσιεύει, σε έγγραφη ή/και σε ηλεκτρονική μορφή στον δικτυακό τόπο της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας αναφορές περιστατικών οι οποίες έχουν υποστεί αφαίρεση στοιχείων ταυτότητας.

Άρθρο 12

Προστασία των πληροφοριών

1. Οι πληροφορίες που συλλέγονται ή ανταλλάσσονται μεταξύ των φορέων των παραγράφων 1 και 2 του άρθρου 11 χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για την επίτευξη του στόχου του άρθρου 1 του παρόντος διατάγματος.

2. Ανεξάρτητα από το τύπο ή τη ταξινόμηση του περιστατικού και του ατυχήματος ή του σοβαρού συμβάντος, τα ονοματεπώνυμα ή οι διευθύνσεις προσώπων δεν καταχωρούνται σε καμία περίπτωση στις βάσεις δεδομένων του άρθρου 10 παρ. 2. Τυχόν καταχωρήσεις ονοματεπωνύμων ή διευθύνσεων προσώπων, ή στοιχεί-

ων τα οποία αντιβαίνουν στην υποχρέωση αφαίρεσης στοιχείων ταυτότητας σε ήδη τηρούμενες βάσεις δεδομένων, απαλείφονται εντός μηνός, με μέριμνα του φορέα λειτουργίας τους, μετά τη θέση σε ισχύ του παρόντος διατάγματος.

3. Με μέριμνα της Ε.Α.Π.Α καθορίζονται οι διαδικασίες πρόσβασης εξουσιοδοτημένων προσώπων της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας στις τηρούμενες βάσεις δεδομένων με σκοπό την διασφάλιση της προστασίας των πληροφοριών. Με μέριμνα της ΕΔΑΑΠ καθορίζονται αντίστοιχες διαδικασίες πρόσβασης των υπαλλήλων της στις τηρούμενες βάσεις δεδομένων.

Άρθρο 13
Επιβολή κυρώσεων

1. Με την επιφύλαξη των διατάξεων του ποινικού δικαίου, σε όλες τις περιπτώσεις παραβίασης διατάξεων, οι οποίες περιήλθαν σε γνώση της Ε.Α.Π.Α μέσω υποβληθεισών δυνάμει του άρθρου 4 αναφορών περιστατικών, δεν επιβάλλονται οι προβλεπόμενες κυρώσεις, εκτός αν οι παραβάσεις τελέσθηκαν με δόλο ή βαρειά αμέλεια.

2. Σε περίπτωση μη υποβολής αναφοράς περιστατικού, σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος διατάγματος, από πρόσωπο το οποίο υπέχει σχετική υποχρέωση, επιβάλλεται, έπειτα από εισήγηση της Ε.Α.Π.Α από τον Διοικητή της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας διοικητικό πρόστιμο το ύψος του οποίου δεν μπορεί να είναι κατώτερο του ποσού των χιλίων (1.000) ευρώ και ανώτερο του ποσού των πενήντα χιλιάδων (50.000) ευρώ. Για τις περιπτώσεις των δημοσίων υπαλλήλων οι οποίοι υπέχουν υποχρέωση υποβολής αναφορών, εφαρμόζονται οι διατάξεις του Κώδικα Κατάστασης Δημοσίων Υπαλλήλων.

3. Σε περίπτωση επαναλαμβανόμενης παράλειψης υποβολής αναφοράς περιστατικού από πρόσωπο το οποίο υπέχει τέτοια υποχρέωση, το αρμόδιο όργανο της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, μετά από εισήγηση της Ε.Α.Π.Α, προβαίνει σε αναστολή της ισχύος ή ανάκληση της άδειας ή του πτυχίου ή της έγκρισης που έχει χορηγηθεί στο πρόσωπο αυτό. Για τις περιπτώσεις των δημοσίων υπαλλήλων οι οποίοι υπέχουν υποχρέωση υποβολής αναφορών, εφαρμόζονται οι διατάξεις του Κώδικα Κατάστασης Δημοσίων Υπαλλήλων.

4. Μη υποβολή αναφοράς περιστατικού ή επαναλαμβανόμενη παράλειψη υποβολής αναφοράς περιστατικού από δημόσιο υπάλληλο ο οποίος, σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος διατάγματος, υπέχει υποχρέωση αναφοράς περιστατικού, συνιστά πειθαρχικό παράπτωμα για το οποίο εφαρμόζονται οι εκάστοτε ισχύουσες διατάξεις. Για παράβαση της διάταξης του άρθρου 9 παρ. 4 του παρόντος διατάγματος επιβάλλονται από το αρμόδιο όργανο, οι προβλεπόμενες από τις διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας πειθαρχικές ποινές, πλην της πειθαρχικής ποινής της έγγραφης επίπληξης.

5. Σε περίπτωση που κατά την ανάλυση περιστατικού η Ε.Α.Π.Α διαπιστώσει τη μη συνεργασία ατόμου το οποίο υπέχει σχετική υποχρέωση, έπειτα από εισήγηση της Ε.Α.Π.Α επιβάλλεται από τον Διοικητή της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας διοικητικό πρόστιμο το ύψος του οποίου δεν μπορεί να είναι κατώτερο του ποσού των χιλίων (1.000) ευρώ και ανώτερο του ποσού των είκοσι χιλιάδων (20.000) ευρώ. Για τις περιπτώσεις των δημοσίων υπαλλήλων οι οποίοι υπέχουν υποχρέωση υποβολής αναφορών, εφαρμόζονται οι διατάξεις του Κώδικα Κατάστασης Δημοσίων Υπαλλήλων.

6. Σε περίπτωση που η Ε.Α.Π.Α κρίνει, μετά από προηγούμενη ενημέρωση μέλους της, ότι υπάρχουν αποχρώσες ενδείξεις τέλεσης αξιόποινης πράξης διαβιβάζει το σχετικό φάκελο στον Διοικητή της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας.

Άρθρο 14
Προστασία εργαζομένων

1. Οι εργοδότες των προσώπων των άρθρων 4 και 5 τα οποία υποβάλλουν αναφορά περιστατικού σύμφωνα με το παρόν διάταγμα, οφείλουν να απέχουν από ενέργειες οι οποίες οδηγούν σε δυσμενή μεταχείριση ή προσβολή νομίμων δικαιωμάτων των ανωτέρω προσώπων λόγω της από μέρους τους υποβολής αναφοράς περιστατικού.

2. Σε περίπτωση παράβασης της διάταξης της προηγούμενης παραγράφου η οποία διαπιστώθηκε με τελεσίδικη δικαστική απόφαση, της οποίας η δημοσίευση γνωστοποιείται στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας με επιμέλεια της Γραμματείας του Δικαστηρίου που την εξέδωσε, επιβάλλεται στον εργοδότη διοικητικό πρόστιμο σύμφωνα με τα οριζόμενα στη παράγραφο 2 του άρθρου 13, ανεξάρτητα από τις κυρώσεις που προβλέπονται σε άλλες διατάξεις.

Άρθρο 15
Ενστάσεις - Αιτήσεις θεραπείας

1. Για κάθε περίπτωση επιβολής κυρώσεων κατά τα άρθρα 13 και 14, πλην αυτών που αφορούν δημοσίους υπαλλήλους που επιβάλλονται από όργανο διάφορο του Διοικητή της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, επιτρέπεται η υποβολή ένστασης, εντός αποκλειστικής προθεσμίας πέντε (5) εργασίμων ημερών από την ημερομηνία κοινοποίησης της απόφασης, ενώπιον του Διοικητή της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας. Η απόφαση επί της υποβληθείσας ενστάσεως εκδίδεται εντός μηνός από την ημερομηνία υποβολής της, παρελθόντος του οποίου η ένσταση θεωρείται απορριφθείσα. Με απόφαση του Διοικητή της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας μπορεί να χορηγείται αναστολή εκτέλεσης της απόφασης έως την εκδίκαση της ένστασης.

2. Για κάθε περίπτωση επιβολής κυρώσεων κατά τα άρθρα 13 και 14, πλην αυτών που αφορούν δημοσίους υπαλλήλους, που επιβάλλονται από το Διοικητή της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, επιτρέπεται η υποβολή αιτήσεως θεραπείας, εντός αποκλειστικής προθεσμίας πέντε (5) εργασίμων ημερών από την ημερομηνία κοινοποίησης της απόφασης, ενώπιον αυτού. Η απόφαση επί της υποβληθείσας αιτήσεως θεραπείας εκδίδεται εντός μηνός από την ημερομηνία υποβολής της, παρελθόντος του οποίου η αίτηση θεωρείται απορριφθείσα. Με απόφαση του Διοικητή της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας μπορεί να χορηγείται αναστολή εκτέλεσης της απόφασης έως την εκδίκαση της αίτησης θεραπείας.

Άρθρο 16
Πρόσβαση δικαστικών αρχών στα τηρούμενα αρχεία

Οι διατάξεις του παρόντος διατάγματος που θεσπίζουν περιορισμούς στην πρόσβαση των τηρουμένων αρχείων και των καταχωρημένων πληροφοριών δεν έχουν εφαρμογή για τις δικαστικές αρχές.

Άρθρο 17
Εθελοντικές αναφορές

1. Οποιοδήποτε πρόσωπο δύναται να υποβάλλει αναφορά για παρατηρούμενα ελαττώματα ή ελλείψεις στο χώρο της πολιτικής αεροπορίας για τις οποίες δεν απαιτείται η υποβολή αναφοράς περιστατικού σύμφωνα με το άρθρο 5 του παρόντος διατάγματος, τις οποίες ωστόσο ο αναφερών θεωρεί όντως ή ενδεχομένως επικίνδυνες.

2. Οι αναφορές της προηγούμενης παραγράφου, συλλέγονται, αξιολογούνται, επεξεργάζονται, αναλύονται, αποθηκεύονται, προωθούνται στους φορείς του άρθρου 11 του παρόντος διατάγματος, υπό τους αυτούς όρους και προϋποθέσεις που αφορούν τις αναφορές που υποβάλλονται βάσει των άρθρων 4 και 5 του παρόντος διατάγματος. Οι διατάξεις του άρθρου 6 παρ. 1 και 2 και των άρθρων 7, 13, 14 και 15 του παρόντος δεν έχουν εφαρμογή στις εθελοντικές αναφορές.

Άρθρο 18
Άλλες διατάξεις

Από τη δημοσίευση του παρόντος καταργείται κάθε άλλη διάταξη που αντίκειται στις διατάξεις του παρόντος διατάγματος.

Άρθρο 19

Προσαρτώνται και αποτελούν αναπόσπαστο μέρος του παρόντος τα παραρτήματα τα οποία έχουν ως ακολούθως:

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

Κατάλογος περιστατικών σχετικών με τη λειτουργία, τη συντήρηση, την επισκευή και την κατασκευή αεροσκάφους, τα οποία πρέπει να αναφέρονται

Σημείωση 1: Μολονότι το παρόν παράρτημα παραθέτει την πλειονότητα των περιστατικών που πρέπει να αναφέρονται, δεν είναι δυνατόν να είναι εντελώς περιεκτικό. Οποιοδήποτε άλλο περιστατικό κρίνεται από τα αρμόδια πρόσωπα ότι πληρεί τα κριτήρια, πρέπει επίσης να αναφέρεται.

Σημείωση 2: Το παρόν παράρτημα δεν περιλαμβάνει ατυχήματα. Πέραν των λοιπών απαιτήσεων για την αναφορά ατυχημάτων, τα ατυχήματα θα πρέπει επίσης να καταγράφονται στη βάση δεδομένων η οποία αναφέρεται στο άρθρο 11 παράγραφος 2.

Σημείωση 3: Το παρόν παράρτημα περιλαμβάνει παραδείγματα απαιτήσεων αναφοράς σχετικών με τη λειτουργία, τη συντήρηση, την επισκευή και την κατασκευή αεροσκάφους.

Σημείωση 4: Τα περιστατικά που πρέπει να αναφέρονται είναι αυτά κατά τα οποία τέθηκε ή θα μπορούσε να τεθεί σε κίνδυνο η ασφάλεια της λειτουργίας ή αυτά που θα μπορούσαν να οδηγήσουν σε επισφαλείς συνθήκες. Εάν κατά την άποψη του αναφερόντος, το περιστατικό δεν έθεσε σε κίνδυνο την ασφάλεια της λειτουργίας, η επανάληψη του όμως υπό διαφορετικές αλλά παρόμοιες περιστάσεις ενδέχεται να δημιουργήσει κινδύνους, τότε πρέπει να υποβάλλεται αναφορά. Ότι κρίνεται ότι πρέπει να αναφέρεται για κάποια κατηγορία προϊόντος, τμήματος ή εξαρτήματος, δεν συμβαίνει αναγκαστικά το ίδιο και για άλλες, η δε απουσία ή παρουσία ενός και μόνου παράγοντα, είτε ανθρωπογενούς είτε τεχνικού, μπορεί να μετατρέψει ένα περιστατικό σε ατύχημα ή σοβαρό συμβάν.

Σημείωση 5: Ορισμένες επιχειρησιακές εγκρίσεις, π.χ. RVSM, ETOPS, RNAV, ή προγράμματα σχεδιασμού ή συντήρησης πιθανόν να περιέχουν συγκεκριμένες απαιτήσεις αναφοράς ελαττωμάτων ή δυσλειτουργιών που σχετίζονται με τη συγκεκριμένη έγκριση ή πρόγραμμα.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Α. ΠΤΗΤΙΚΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΥΣ

i) Λειτουργία του αεροσκάφους

α) Ελιγμοί αποφυγής:

- Κίνδυνος σύγκρουσης με άλλο αεροσκάφος, με το έδαφος ή με άλλο αντικείμενο ή επισφαλής κατάσταση στην οποία ενδείκνυται ελιγμός αποφυγής.
- Ελιγμός που απαιτήθηκε για την αποφυγή σύγκρουσης με άλλο αεροσκάφος, με το έδαφος ή με άλλο αντικείμενο.
- Ελιγμός αποφυγής για την αποφυγή άλλων επισφαλών καταστάσεων.

β) Συμβάντα στις φάσεις απογείωσης ή προσγείωσης, συμπεριλαμβανομένων των προληπτικών ή αναγκαστικών προσγειώσεων. Συμβάντα όπως η «κοντή» προσγείωση, η υπέρβαση τέρματος διαδρόμου ή η έξοδος παραπλεύρως του διαδρόμου. Απογειώσεις ματαιωθείσες απογειώσεις προσγειώσεις ή απόπειρες προσγείωσης σε κλειστό, κατειλημμένο ή λάθος εν χρήσει διάδρομο. Παρεισφρήσεις διαδρόμου.

γ) Αδυναμία επίτευξης των προβλεπόμενων επιδόσεων κατά την απογείωση ή την αρχική άνοδο.

δ) Επικίνδυνα χαμηλή ποσότητα καυσίμων ή αδυναμία μετάθεσης καυσίμων ή εκμετάλλευσης της συνολικής ποσότητας του εναπομείναντος προς κατανάλωση καυσίμου.

ε) Απώλεια ελέγχου (έστω και μερική ή προσωρινή) για οποιαδήποτε αιτία.

στ) Περιστατικά με ταχύτητα που προσέγγιζε ή υπερέβαινε την V1, τα οποία προκλήθηκαν από, ή δημιούργησαν μια επικίνδυνη ή δυνητικώς επικίνδυνη κατάσταση (π.χ. ματαιωθείσα απογείωση, επαφή του ουραίου με το έδαφος, απώλεια ισχύος κινητήρα κ.λπ.).

ζ) Επανακύκλωση που δημιούργησε επικίνδυνη ή ενδεχομένως επικίνδυνη κατάσταση.

η) Σημαντική αθέλητη απόκλιση από την ταχύτητα αέρος, το επιθυμητό ίχνος ή το απόλυτο ύψος (πάνω από 300 πόδια) ανεξαρτήτως αιτίας.

θ) Κάθοδος κάτω από το αποφασιστικό σχετικό/απόλυτο ύψος ή το ελάχιστο σχετικό/απόλυτο ύψος καθόδου χωρίς την απαιτούμενη οπτική επαφή.

ι) Απώλεια επίγνωσης της θέσης στο χώρο είτε όσον αφορά τη πραγματική θέση του αεροσκάφους είτε σε σχέση με άλλα αεροσκάφη.

ια) Διακοπή επικοινωνίας μεταξύ του πληρώματος θαλάμου διακυβέρνησης (CRM) ή μεταξύ του πληρώματος θαλάμου διακυβέρνησης και άλλων μερών (πλήρωμα θαλάμου επιβατών, έλεγχο εναέριας κυκλοφορίας τεχνικό τμήμα).

ιβ) «Βαριά» προσγείωση – προσγείωση που απαιτεί «heavy landing check».

ιγ) Υπέρβαση των ορίων μη εξισορρόπησης καυσίμων.

ιδ) Εσφαλμένη ρύθμιση κωδικού SSR ή λάθος επιλογή βαρομετρικής υποκλίμακας.

ιε) Εσφαλμένος προγραμματισμός λογισμικού ή λανθασμένη εισαγωγή δεδομένων σε αυτοματοποιημένα συστήματα πλοήγησης ή συστήματα υπολογισμού επιδόσεων ή χρήση λανθασμένων δεδομένων.

ιστ) Εσφαλμένη λήψη ή ερμηνεία ραδιοτηλεφωνικών μηνυμάτων.

ιζ) Δυσλειτουργίες ή ελαττώματα του συστήματος καυσίμων τα οποία επηρέασαν τη παροχή

ή/και τη κατανομή καυσίμων.

ιη) Ακούσια έξοδος αεροσκάφους από οδοστρωμένη επιφάνεια.

ιθ) Σύγκρουση αεροσκάφους με άλλο αεροσκάφος, όχημα ή άλλο επίγειο αντικείμενο.

κ) Αθέλητη ή/και εσφαλμένη λειτουργία οποιωνδήποτε χειριστηρίων.

κα) Ανικανότητα να επιτευχθεί η προτιθέμενη διαμόρφωση του αεροσκάφους σε οποιαδήποτε φάση της πτήσης (π.χ. σύστημα προσγείωσης και θύρες του συστήματος, πτερύγια καμπυλότητας, σταθεροποιητές, πτερύγια καμπυλότητας χείλους προσβολής κ.ά.).

κβ) Κίνδυνος ή πιθανός κίνδυνος προερχόμενος από οποιαδήποτε ηθελημένη προσομοίωση συνθηκών αστοχίας για σκοπούς εξάσκησης, ελέγχου συστημάτων ή για εκπαιδευτικούς λόγους.

κγ) Ασυνήθεις κραδασμοί.

κδ) Ενεργοποίηση οποιουδήποτε πρωτεύοντος προειδοποιητικού συστήματος σχετικού με το χειρισμό του αεροσκάφους όσον αφορά τους ελιγμούς π.χ. προειδοποίηση λάθους διαμόρφωσης, προειδοποίηση απώλειας στήριξης (δόνηση χειριστηρίου), προειδοποίηση υπερτάχυνσης κ.λπ., εκτός εάν:

1. το πλήρωμα διαπίστωσε θετικά ότι η ένδειξη ήταν εσφαλμένη και αυτό με την προϋπόθεση ότι η εσφαλμένη προειδοποίηση δεν είχε ως αποτέλεσμα να δημιουργηθούν δυσχέρειες ή κίνδυνος εξαιτίας της αντίδρασης που είχε το πλήρωμα στην προειδοποίηση, ή

2. τέθηκε σε λειτουργία για εκπαιδευτικούς ή δοκιμαστικούς σκοπούς.

κε) Προειδοποίηση GPWS/TAWS, εφόσον:

1. το αεροσκάφος προσέγγισε το έδαφος εγγύτερα από ότι είχε προγραμματισθεί ή προβλεφθεί ή

2. η προειδοποίηση προέκυψε κάτω από μετεωρολογικές συνθήκες πτήσης με όργανα ή τη νύχτα και αποδείχθηκε ότι προκλήθηκε από μεγάλο ρυθμό καθόδου (mode 1), ή

3. η προειδοποίηση προέκυψε από αποτυχία να επιλεγεί κάθοδος του συστήματος προσγείωσης ή έκταση των πτερυγίων καμπυλότητας για φάση προσγείωσης πριν το κατάλληλο σημείο κατά τη φάση της προσέγγισης (mode 4), ή

4. οποιαδήποτε δυσχέρεια ή κίνδυνος προέκυψε ή θα μπορούσε να προκύψει από την αντίδραση του πληρώματος στην προειδοποίηση π.χ. πιθανός μειωμένος διαχωρισμός από άλλη κυκλοφορία. Εν προκειμένω συμπεριλαμβάνεται προειδοποίηση οποιουδήποτε τρόπου ή τύπου π.χ. πραγματική, όχληση ή εσφαλμένη.

κστ) «Συναγερμός» GPWS/TAWS, εφόσον προέκυψε ή θα μπορούσε να προκύψει οποιαδήποτε δυσχέρεια ή κίνδυνος λόγω της αντίδρασης του πληρώματος στο συναγερμό.

κζ) ACAS RAs.

κη) Συμβάντα που προέκυψαν λόγω ρεύματος αερίων από στροβιλοκινητήρα ή από ελικοφόρο κινητήρα και είχαν ως αποτέλεσμα σημαντική ζημία ή σοβαρό τραυματισμό.

ii) Περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης

α) Πυρκαγιά, έκρηξη, καπνός ή τοξικά ή επιβλαβή αέρια, ακόμη και μετά τη κατάσβεση της φωτιάς.

β) Χρήση μη τυποποιημένης διαδικασίας από το πλήρωμα θαλάμου διακυβέρνησης ή το πλήρωμα θαλάμου επιβατών για την αντιμετώπιση κατάστασης έκτακτης ανάγκης, όταν:

1. η διαδικασία υπάρχει αλλά δεν χρησιμοποιείται,

2. η διαδικασία δεν υπάρχει,

3. η διαδικασία υπάρχει αλλά είναι ατελής ή ακατάλληλη,

4. η διαδικασία είναι εσφαλμένη,

5. χρησιμοποιείται λάθος διαδικασία.

γ) Ανεπάρκεια οποιασδήποτε διαδικασίας σχεδιάστηκε για εφαρμογή σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης, ακόμη και όταν χρησιμοποιείται για σκοπούς συντήρησης, εκπαίδευσης ή δοκιμών.

δ) Συμβάν που οδηγεί σε εκκένωση έκτακτης ανάγκης.

ε) Αποσυμπίεση.

στ) Χρήση οποιουδήποτε εξοπλισμού έκτακτης ανάγκης ή προκαθορισμένων διαδικασιών έκτακτης ανάγκης για την αντιμετώπιση μίας τέτοιας κατάστασης.

ζ) Συμβάν που οδηγεί σε δήλωση έκτακτης ανάγκης («Mayday» ή «Pan»).

η) Αστοχία οποιουδήποτε συστήματος ή εξοπλισμού έκτακτης ανάγκης, συμπεριλαμβανομένων όλων των θυρών εξόδου και του φωτισμού, να λειτουργήσει ικανοποιητικά, ακόμη και αν χρησιμοποιούνταν για σκοπούς συντήρησης, εκπαίδευσης ή δοκιμών.

θ) Γεγονότα που απαίτησαν χρήση οξυγόνου έκτακτης ανάγκης από οποιοδήποτε μέλος του πληρώματος.

iii) Ανικανότητα πληρώματος

α) Ανικανότητα εκτέλεσης καθήκοντος από οποιοδήποτε μέλος του πληρώματος θαλάμου διακυβέρνησης, συμπεριλαμβανόμενης και αυτής που προκύπτει πριν από την αναχώρηση, εφόσον κρίθηκε ότι θα μπορούσε να συνεπάγεται ανικανότητα μετά την απογείωση.

β) Ανικανότητα εκτέλεσης καθήκοντος από οποιοδήποτε μέλος του πληρώματος θαλάμου επιβατών, ένεκα της οποίας το πλήρωμα δεν είναι σε θέση να φέρει σε πέρας βασικά καθήκοντά του σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης.

iv) Τραυματισμοί

Περιστατικά τα οποία οδήγησαν ή θα μπορούσαν να οδηγήσουν σε σημαντικό τραυματισμό επιβατών ή μελών του πληρώματος αλλά δεν κρίθηκαν ανακοινωτέα ως δυστύχημα.

v) Μετεωρολογικά φαινόμενα

α) Κεραυνοπληξία η οποία είχε ως αποτέλεσμα βλάβη στο αεροσκάφος ή απώλεια ή δυσλειτουργία οποιασδήποτε βασικής λειτουργίας του.

β) Χαλαζοθύελλα η οποία είχε ως αποτέλεσμα βλάβη στο αεροσκάφος ή απώλεια ή δυσλειτουργία οιασδήποτε βασικής λειτουργίας του.

γ) Αντιμετώπιση ισχυρών αναταράξεων η οποία είχε ως αποτέλεσμα να τραυματισθούν επιβαίνοντες ή η οποία κρίθηκε ότι απαιτεί «έλεγχο λόγω αναταράξεων» του αεροσκάφους.

δ) Αντιμετώπιση διατμητικού ανέμου (windshear).

ε) Αντιμετώπιση παγοποίησης με αποτέλεσμα δυσχέρειες χειρισμού, βλάβη του αεροσκάφους ή απώλεια ή δυσλειτουργία οποιασδήποτε βασικής λειτουργίας του.

vi) Ασφάλεια (Security)

α) Παράνομη επέμβαση στο αεροσκάφος, συμπεριλαμβανόμενης της απειλής βομβιστικής ενέργειας ή της αεροπειρατείας.

β) Δυσχερής τιθάσευση μεθυσμένων, βίαιων ή απείθαρχων επιβατών.

γ) Ανακάλυψη λαθρεπιβάτη.

vii) Λοιπά περιστατικά

α) Επαναλαμβανόμενα συμβάντα συγκεκριμένου τύπου, τα οποία μεμονωμένα θα μπορούσαν να θεωρηθούν ως μη «ανακοινωτέα», λόγω όμως της συχνότητάς τους δημιουργούν ενδεχόμενο κίνδυνο.

β) Σύγκρουση με πτηνά που είχε ως αποτέλεσμα να δημιουργηθεί βλάβη στο αεροσκάφος ή απώλεια ή δυσλειτουργία οποιασδήποτε βασικής λειτουργίας του.

γ) Αντιμετώπιση αεροδινών.

δ) Οποιοδήποτε άλλο περιστατικό κάθε τύπου που κρίθηκε ότι έθεσε ή θα μπορούσε να θέσει σε κίνδυνο το αεροσκάφος ή τα επ' αυτού ή επί του εδάφους άτομα.

Β. ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΥΣ

i) Δομικά

Δεν χρειάζονται να αναφέρονται όλες οι δομικές αστοχίες. Απαιτείται η κρίση των μηχανικών για να αποφασισθεί κατά πόσον μια αστοχία είναι αρκετά σοβαρή ώστε να αναφερθεί. Τα ακόλουθα παραδείγματα μπορούν να ληφθούν υπόψη:

α) Βλάβη σε οποιοδήποτε κύριο δομικό στοιχείο (ΚΔΣ), το οποίο δεν έχει χαρακτηρισθεί ως ανεκτικό σε βλάβη (στοιχείο περιορισμένης διάρκειας ζωής). Τα ΚΔΣ είναι εκείνα που συντελούν σημαντικά στη μεταφορά των φορτίων πτήσης, εδάφους και συμπίεσης και των οποίων η αστοχία μπορεί να οδηγήσει σε καταστροφική αστοχία του αεροσκάφους.

β) Ελάττωμα ή βλάβη που υπερβαίνει τα αποδεκτά όρια για βλάβες σε ΚΔΣ το οποίο έχει χαρακτηρισθεί ως ανεκτικό σε βλάβη.

γ) Βλάβη ή ελάττωμα που υπερέβη τις επιτρεπόμενες ανοχές ενός δομικού στοιχείου, η αστοχία του οποίου θα μπορούσε να μειώσει τη δομική ακαμψία τόσο ώστε να μην επιτυγχάνονται πλέον τα απαιτούμενα μεγέθη πτερυγισμού, απόκλισης ή αναστροφής ελέγχου.

δ) Βλάβη ή ελάττωμα δομικού στοιχείου που θα μπορούσε να οδηγήσει σε ελευθέρωση αντικειμένων μάζας ικανής να προκαλέσει τραυματισμό επιβαινόντων.

ε) Βλάβη ή ελάττωμα δομικού στοιχείου που θα μπορούσε να θέσει σε κίνδυνο την ορθή λειτουργία των συστημάτων (βλέπε κατωτέρω σημείο ii).

στ) Απώλεια οποιουδήποτε τμήματος της δομής του αεροσκάφους κατά την πτήση.

ii) Συστήματα

Προτείνονται τα ακόλουθα γενικά κριτήρια για όλα τα συστήματα:

α) Απώλεια, σημαντική δυσλειτουργία ή ελάττωμα οποιουδήποτε συστήματος, υποσυστήματος ή συνόλου εξοπλισμού όταν δεν είναι δυνατόν να ολοκληρωθούν ικανοποιητικά τυποποιημένες επιχειρησιακές διαδικασίες, ασκήσεις κ.λπ.



β) Αδυναμία του πληρώματος να ελέγξει το σύστημα, για παράδειγμα:

1. ενέργειες χωρίς να έχει δοθεί εντολή από το πλήρωμα.

2. εσφαλμένη ή ατελής αντίδραση, συμπεριλαμβανομένων του περιορισμού κίνησης ή ακαμψίας.

3. ανεξέλεγκτη λειτουργία.

4. μηχανική αποσύνδεση ή αστοχία.

γ) Αστοχία ή δυσλειτουργία της (των) ιδιαίτερης (ων) λειτουργίας (ών) του συστήματος (ένα σύστημα μπορεί να έχει ενσωματωμένες πολλές λειτουργίες).

δ) Παρεμβολή εσωτερικά στο σύστημα ή μεταξύ συστημάτων.

ε) Αστοχία ή δυσλειτουργία του προστατευτικού μηχανισμού ή του συστήματος έκτακτης ανάγκης που συνδέεται με το σύστημα.

στ) Απώλεια εφεδρείας (redundancy) του συστήματος.

ζ) Οποιοδήποτε περιστατικό απορρέει από απρόβλεπτη συμπεριφορά του συστήματος.

η) Για τύπους αεροσκαφών με ένα και μόνο κύριο σύστημα, υποσύστημα ή σύνολο εξοπλισμού: απώλεια, σημαντική δυσλειτουργία ή ελάττωμα σε οιοδήποτε κύριο σύστημα, υποσύστημα ή σύνολο εξοπλισμού.

θ) Για τύπους αεροσκαφών με πολλαπλά ανεξάρτητα κύρια συστήματα, υποσυστήματα ή σύνολα εξοπλισμού: απώλεια, σημαντική δυσλειτουργία ή ελάττωμα σε περισσότερα του ενός κύρια συστήματα, υποσυστήματα ή σύνολα εξοπλισμού.

ι) Λειτουργία οποιουδήποτε πρωτεύοντος συστήματος προειδοποίησης σχετικού με συστήματα ή εξοπλισμούς του αεροσκάφους, εκτός εάν το πλήρωμα διαπίστωσε θετικά ότι επρόκειτο για εσφαλμένη προειδοποίηση, υπό την προϋπόθεση ότι η εσφαλμένη προειδοποίηση δεν δημιούργησε δυσχέρειες ή κίνδυνο λόγω της αντίδρασης του πληρώματος στη προειδοποίηση.

ια) Διαρροή υδραυλικών υγρών, καυσίμων, λαδιών ή άλλων υγρών με αποτέλεσμα να δημιουργηθεί κίνδυνος πυρκαγιάς ή πιθανή επικίνδυνη επίδραση στη δομή του αεροσκάφους, των συστημάτων ή του εξοπλισμού του ή κίνδυνος για τους επιβαίνοντες.

ιβ) Δυσλειτουργία ή ελάττωμα οποιουδήποτε συστήματος ενδείξεων εφόσον θα μπορούσε να οδηγήσει σε παραπλανητικές ενδείξεις για το πλήρωμα.

ιγ) Οποιαδήποτε αστοχία, δυσλειτουργία ή ελάττωμα εφόσον ανέκυψε σε κρίσιμο στάδιο της πτήσης και σχετίζεται με τη λειτουργία συγκεκριμένου συστήματος.

ιδ) Σημαντική υστέρηση μεταξύ πραγματικών και πιστοποιημένων επιδόσεων, η οποία οδήγησε σε επικίνδυνη κατάσταση (λαμβανομένης υπόψη της ακρίβειας της μεθόδου υπολογισμού των επιδόσεων) συμπεριλαμβανομένης της πέδησης της κατανάλωσης καυσίμων κ.λπ.

ιε) Ασυμμετρία των επιφανειών ελέγχου πτήσης π.χ., πτερύγια καμπυλότητας, πτερύγια υπερστήριξης χείλους προσβολής, φθορείς άντωσης κ.λπ.

Το προσάρτημα του παρόντος παραρτήματος περιέχει κατάλογο παραδειγμάτων ανακοινώσιμων περιστατικών που απορρέουν από την εφαρμογή αυτών των γενικών κριτηρίων σε συγκεκριμένα συστήματα.

iii) Πρόωση (συμπεριλαμβανομένων των κινητήρων, των ελίκων και των στροφείων) και εφεδρικές μονάδες παραγωγής ισχύος (APU)

α) Σβέση, διακοπή λειτουργίας ή δυσλειτουργία οποιουδήποτε κινητήρα.

β) Υπερτάχυνση του κινητήρα ή αδυναμία ελέγχου της ταχύτητας οποιουδήποτε εξαρτήματος στρέφεται με υψηλή ταχύτητα (π.χ.: APU, αεροεκκινητήρας, συγκρότημα ψύξης του κύκλου αέρα με στρόβιλο, μοτέρ αεριοστροβιλοκινητήρα, έλικας ή στροφείο).

γ) Αστοχία ή δυσλειτουργία οποιουδήποτε τμήματος του κινητήρα ή της μονάδας παραγωγής ισχύος που έχει ως αποτέλεσμα ένα ή περισσότερα από τα ακόλουθα:

1. μη συγκράτηση συστατικών/υπολειμμάτων.

2. ανεξέλεγκτη εσωτερική ή εξωτερική φωτιά , ή έκλυση θερμών αερίων.

3. ώση προς διαφορετική κατεύθυνση από εκείνη που επιδιώκει ο χειριστής.

4. αστοχία ή ακούσια λειτουργία του συστήματος αναστροφής ώσης.

5. αδυναμία ελέγχου της ισχύος, της ώσης ή των σαλ (στροφών ανά λεπτό).

6. αστοχία της κατασκευής έδρασης της βάσης του κινητήρα.

7. μερική ή ολική απώλεια σημαντικού τμήματος της μονάδας παραγωγής ισχύος.

8. πυκνοί ορατοί καπνοί ή συγκεντρώσεις τοξικών προϊόντων αρκετών για να θέσουν σε ανικανότητα το πλήρωμα ή τους επιβάτες,

9. αδυναμία διακοπής λειτουργίας του κινητήρα μέσω εφαρμογής των κανονικών διαδικασιών.

10. αδυναμία επανεκκίνησης ενός κατάλληλου προς χρήση κινητήρα.

δ) Άνευ εντολής του πληρώματος απώλεια ώσης/ισχύος, μεταβολή ή ταλάντωση η οποία χαρακτηρίζεται ως απώλεια ώσης ή ελέγχου ισχύος (LOTC):

1. για μονοκινητήριο αεροσκάφος, ή

2. σε περίπτωση που κρίθηκε υπερβολική για την περίσταση, ή

3. σε περίπτωση που θα μπορούσε να επηρεάσει περισσότερους από έναν κινητήρες σε πολυκινητήριο αεροσκάφος, ιδίως στην περίπτωση δικινητήριου ή

4. σε πολυκινητήριο αεροσκάφος εφόσον χρησιμοποιείται ο ίδιος ή παρεμφερής τύπος κινητήρα σε μια περίσταση όπου το συμβάν θα μπορούσε να θεωρηθεί επισφαλές ή επικίνδυνο.

ε) Οποιοδήποτε ελάττωμα σε εξάρτημα με ελεγχόμενη διάρκεια ζωής που οδήγησε σε απόσυρση του πριν από την ολοκλήρωση της διάρκειας ζωής του.

στ) Ελαττώματα κοινής προέλευσης τα οποία θα μπορούσαν να προκαλέσουν κατά τη πτήση τόσο συχνές διακοπές λειτουργίας του κινητήρα ώστε να δημιουργηθεί το ενδεχόμενο να παύσουν να λειτουργούν περισσότεροι του ενός κινητήρες κατά την ίδια πτήση

ζ) Αστοχία αναγκαίας λειτουργίας ή ακούσια ενεργοποίηση περιοριστή κινητήρα ή διάταξης ελέγχου.

η) Υπέρβαση των παραμέτρων του κινητήρα.

θ) Ζημιά από εξωτερικό αντικείμενο (FOD).

Έλικες και συστήματα μετάδοσης της κίνησης

ι) Ελάττωμα ή δυσλειτουργία οποιουδήποτε μέρους έλικα, ή συστήματος ισχύος, που οδηγεί σε ένα ή περισσότερα από τα κατωτέρω:

1. υπερτάχυνση του έλικα.

2. ανάπτυξη υπερβολικής οπισθέλκουσας.

3. ώση προς την αντίθετη κατεύθυνση από την εντολή του χειριστή.

4. άφεση του έλικα ή οποιουδήποτε σημαντικού μέρους του έλικα.

5. αστοχία που προκαλεί υπερβολική ανισορροπία.

6. ακούσια κίνηση των πτερυγίων του έλικα κάτω από τη προκαθορισμένη ελάχιστη θέση χαμηλού βήματος εν πτήσει.

7. αδυναμία πτέρωσης του έλικα.

8. αδυναμία μεταβολής του βήματος του έλικα.

9. μεταβολή του βήματος του έλικα χωρίς εντολή του πληρώματος.

10. ανεξέλεγκτη διακύμανση της ταχύτητας ή της ροπής.

11. άφεση μερών χαμηλής ενεργειακής κατάστασης.

Στροφεία και συστήματα μετάδοσης της κίνησης

ια) Βλάβη ή ελάττωμα του κιβωτίου ταχυτήτων/σύνδεσης του κυρίου στροφείου που θα μπορούσε να οδηγήσει εν πτήσει σε αποσυναρμολόγηση του στροφείου, ή/και σε δυσλειτουργίες στο χειρισμό του στροφείου.

ιβ) Βλάβη στο ουραίο στροφείο, στο σύστημα μετάδοσης και σε αντίστοιχα συστήματα.

APUS

ιγ) Διακοπή λειτουργίας ή αστοχία της APU όταν οι επιχειρησιακές απαιτήσεις απαιτούν τη διαθεσιμότητα της, π.χ. ETOPS, MEL.

ιδ) Αδυναμία διακοπής λειτουργίας της APU.

ιε) Υπερτάχυνση.

ιστ) Αδυναμία εκκίνησης της APU όταν αυτό χρειάζεται για επιχειρησιακούς λόγους.

iv) Ανθρωπογενείς παράγοντες

Οποιοδήποτε συμβάν στο οποίο κάποιο χαρακτηριστικό ή ανεπάρκεια στο σχεδιασμό του αεροσκάφους θα μπορούσε να οδηγήσει σε σφάλμα χρήσης που είναι δυνατόν να συμβάλλει σε επικίνδυνο ή καταστροφικό αποτέλεσμα.

v) Λοιπά περιστατικά

1) Οποιοδήποτε συμβάν στο οποίο κάποιο χαρακτηριστικό ή ανεπάρκεια στο σχεδιασμό του αεροσκάφους θα μπορούσε να οδηγήσει σε σφάλμα χρήσης που είναι δυντόν να συμβάλλει σε επικίνδυνο ή καταστροφικό αποτέλεσμα.

2) Περιστατικό που κανονικά δεν κρίνεται ανακοινωτέο (π.χ. επίπλωση και εξοπλισμός θαλάμου επιβατών, συστήματα ύδατος), που όμως οι περιστάσεις οδήγησαν σε κίνδυνο για το αεροσκάφος ή τους επιβαίνοντες.

3) Πυρκαγιά, έκρηξη, καπνός ή τοξικά ή επιβλαβή αέρια.

4) Οποιοδήποτε άλλο συμβάν θα μπορούσε να θέσει σε κίνδυνο το αεροσκάφος ή να επηρεάσει την ασφάλεια των επιβαινόντων ή πρόσωπα ή πράγματα κοντά στο αεροσκάφος ή στο έδαφος.

5) Αστοχία ή ελάττωμα του συστήματος ανακοινώσεων στους επιβάτες, με αποτέλεσμα να μη λειτουργεί ή να μην ακούγεται το σύστημα.

6) Απώλεια ελέγχου ρυθμίσεως καθίσματος χειριστή εν πτήσει.

Γ. ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΚΑΙ ΕΠΙΣΚΕΥΗ ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΥΣ

i) Εσφαλμένη συναρμολόγηση μερών ή εξαρτημάτων του αεροσκάφους που διαπιστώθηκε κατά τη διάρκεια επιθεώρησης ή διαδικασίας δοκιμής η οποία δεν πραγματοποιήθηκε γι' αυτό το συγκεκριμένο λόγο.

ii) Διαρροή θερμού αέρα εκμάστευσης που οδήγησε σε δομική αστοχία.

iii) Οποιοδήποτε ελάττωμα σε μέρος με ελεγχόμενη διάρκεια ζωής που οδήγησε σε απόσυρση πριν ολοκληρωθεί η διάρκεια ζωής του.

iv) Οποιαδήποτε ζημία ή φθορά (π.χ. θραύσεις , ρωγμές, διάβρωση, διαχωρισμός ελασμάτων, αποκόλληση συναρμογής κ.λπ.) από οποιαδήποτε αιτία (π.χ. λόγω πτερυγισμού, απώλειας ακαμψίας ή δομικής αστοχίας):

α) στη βασική δομή ή σε ΚΔΣ (όπως ορίζεται στο εγχειρίδιο επισκευών του κατασκευαστή), όταν η εν λόγω ζημία ή φθορά υπερβαίνει τα επιτρεπτά όρια που προδιαγράφονται στο εγχειρίδιο επισκευών του κατασκευαστή και απαιτεί επισκευή ή πλήρη ή μερική αντικατάσταση.

β) στη δευτερεύουσα δομή, η οποία ως εκ τούτου έθεσε ή θα μπορούσε να έχει θέσει σε κίνδυνο το αεροσκάφος.

γ) στον κινητήρα, τον έλικα ή το σύστημα στροφείων του ελικοπτέρου. v) Οποιαδήποτε αστοχία, δυσλειτουργία ή ελάττωμα οποιουδήποτε συστήματος ή εξοπλισμού, ή βλάβη ή φθορά που διαπιστώθηκε ως αποτέλεσμα συμμόρφωσης με οδηγία πτητικής ικανότητας αεροσκαφών ή με οποιαδήποτε άλλη υποχρεωτική εντολή ρυθμιστικής αρχής, όταν:

α) ανιχνεύεται για πρώτη φορά από τον αναφερόντα οργανισμό που μεριμνά για τη συμμόρφωση.

β) σε τυχόν μετέπειτα εξασφάλιση της συμμόρφωσης διαπιστώνεται υπέρβαση των επιτρεπτών ορίων της εντολής ή/και δεν διατίθενται δημοσιευμένες διαδικασίες επισκευής/επανόρθωσης.

vi) Αστοχία οποιουδήποτε συστήματος ή εξοπλισμού έκτακτης ανάγκης, συμπεριλαμβανομένων όλων των θυρών εξόδου και του φωτισμού, έστω και αν χρησιμοποιείται για συντήρηση ή για δοκιμές.

vii) Μη συμμόρφωση ή σοβαρό σφάλματα συμμόρφωσης προς τις απαιτούμενες διαδικασίες συντήρησης.

viii) Προϊόντα, μέρη, συσκευές και υλικά άγνωστης ή ύποπτης προέλευσης.

ix) Παραπλανητικά, λανθασμένα ή ανεπαρκή δεδομένα συντήρησης ή διαδικασίες που θα μπορούσαν να οδηγήσουν σε σφάλματα συντήρησης.

x) Αστοχία, δυσλειτουργία ή ελάττωμα του εξοπλισμού εδάφους που χρησιμοποιείται για τη δοκιμή ή τον έλεγχο των συστημάτων και του εξοπλισμού του αεροσκάφους, εφόσον κατά τη συνήθη απαιτούμενη επιθεώρηση και διαδικασίες δοκιμής δεν εντοπίσθηκε σαφώς το πρόβλημα, όταν αυτό έχει ως αποτέλεσμα επικίνδυνη κατάσταση.

Δ. ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΛΙΑΣ, ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΕΙΣ ΚΑΙ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΕΔΑΦΟΥΣ

i) Υπηρεσίες αεροναυτιλίας (ANS)

Βλέπε το παράρτημα II, κατάλογος ανακοινώσιμων περιστατικών σχετικών με τις ANS.

ii) Αεροδρόμιο και εγκαταστάσεις αεροδρομίου

α) Σημαντική διαρροή κατά τη τροφοδοσία καυσίμου.

β) Τροφοδότηση με εσφαλμένες ποσότητες καυσίμου που θα μπορούσε να επηρεάσει δυσμενώς την αυτονομία, τις επιδόσεις, την ισορροπία ή τη δομική αντοχή του αεροσκάφους.

iii) Διακίνηση επιβατών, αποσκευών και εμπορευμάτων

α) Σημαντική επίδραση της δομής του αεροσκάφους, των συστημάτων και του εξοπλισμού του από τη μεταφορά αποσκευών ή εμπορευμάτων.

β) Λανθασμένη φόρτωση επιβατών, αποσκευών ή εμπορευμάτων, η οποία θα μπορούσε να έχει σημαντικές επιπτώσεις στο βάρος ή/και την ισορροπία του αεροσκάφους.

γ) Λανθασμένη φόρτωση των αποσκευών ή των εμπορευμάτων (συμπεριλαμβανομένων και των χειραποσκευών) που θα μπορούσε κατά οποιοδήποτε τρόπο να θέσει σε κίνδυνο το αεροσκάφος, τον εξοπλισμό του ή τους επιβαίνοντες ή να εμποδίσει την εκκένωση εκτάκτου ανάγκης.

δ) Ακατάλληλη φόρτωση εμπορευματοκιβωτίων ή άλλων ογκωδών φορτίων.

ε) Μεταφορά ή παρ’ολίγον μεταφορά επικίνδυνων αγαθών κατά παράβαση των ισχυόντων κανονισμών, συμπεριλαμβανομένης της εσφαλμένης σήμανσης και συσκευασίας των επικίνδυνων εμπορευμάτων.

iv) Επίγεια εξυπηρέτηση αεροσκάφους

α) Αστοχία, δυσλειτουργία ή ελάττωμα εξοπλισμού εδάφους που χρησιμοποιείται για τη δοκιμή ή τον έλεγχο των συστημάτων και του εξοπλισμού του αεροσκάφους, εφόσον κατά τη συνήθη απαιτούμενη επιθεώρηση και διαδικασίες δοκιμής δεν εντοπίσθηκε με σαφήνεια το πρόβλημα, όταν αυτό έχει ως αποτέλασμα επικίνδυνη κατάσταση.

β) Μη συμμόρφωση ή σημαντικά σφάλματα συμμόρφωσης με τις απαιτούμενες διαδικασίες εξυπηρέτησης.

γ) Φόρτωση μολυσμένων ή λάθος τύπου καυσίμων ή άλλων σημαντικών υγρών (συμπεριλαμβανομένων οξυγόνου και πόσιμου ύδατος).

Προσάρτημα του παραρτήματος I

Οι υποπαράγραφοι που ακολουθούν περιέχουν παραδείγματα ανακοινωτέων περιστατικών που απορρέουν από την εφαρμογή των γενικών κριτηρίων σε συγκεκριμένα συστήματα που απαριθμούνται στο σημείο Β (ii) του παραρτήματος I.

1. Κλιματισμός/εξαερισμός

α) πλήρης απώλεια ψύξης τουν ηλεκτρονικού εξοπλισμού.

β) αποσυμπίεση.

2. Αυτόματο σύστημα πλοήγησης

α) αστοχία του αυτόματου συστήματος πλοήγησης να επιτύχει την προβλεπόμενη λειτουργία όταν έχει ενεργοποιηθεί.

β) αναφερθείσα σοβαρή δυσχέρεια του πληρώματος να ελέγξει το αεροσκάφος σχετιζόμενη με τη λειτουργία του αυτόματου συστήματος πλοήγησης.

γ) αστοχία οποιουδήποτε μηχανισμού αποσύνδεσης του συστήματος αυτόματης πλοήγησης.

δ) χωρίς εντολή του πληρώματος, αλλαγή της κατάστασης λειτουργίας του συστήματος αυτόματης πλοήγησης.

3. Επικοινωνίες

α) αστοχία ή ελάττωμα του συστήματος ανακοινώσεων στους επιβάτες με αποτέλεσμα να μη λειτουργεί ή να μην ακούγεται το σύστημα.

β) πλήρης απώλεια επικοινωνίας εν πτήσει.

4. Ηλεκτρικό σύστημα

α) αστοχία ενός ηλεκτρικού συστήματος διανομής (AG/DC).

β) πλήρης απώλεια ή απώλεια περισσότερων του ενός ηλεκτροπαραγωγικών συστημάτων.

γ) αστοχία του εφεδρικού (έκτακτης ανάγκης) ηλεκτροπαραγωγικού συστήματος.

5. Θάλαμος διακυβέρνησης/θάλαμος επιβατών/θάλαμος εμπορευμάτων

α) απώλεια ελέγχου ρυθμίσεως καθίσματος χειριστή εν πτήσει.

β) αστοχία οιουδήποτε συστήματος ή εξοπλισμού έκτακτης ανάγκης συμπεριλαμβανομένου και του συστήματος σηματοδότησης εκκένωσης έκτακτης ανάγκης του αεροσκάφους, όλων των θυρών εξόδου, του φωτισμού έκτακτης ανάγκης, κ.ά.

γ) απώλεια από το σύστημα φόρτωσης εμπορευμάτων της ικανότητας συγκράτησης.

6. Σύστημα πυροπροστασίας

α) συναγερμοί πυρκαγιάς, εξαιρουμένων εκείνων που αμέσως επιβεβαιώθηκαν ως άκυροι.

β) αστοχία ή ελάττωμα, του συστήματος ανίχνευσης/προστασίας από φωτιά/καπνό, που δεν ανιχνεύθηκε και που θα μπορούσε να οδηγήσει σε απώλεια ή μειωμένη δυνατότητα ανίχνευσης/προστασίας από φωτιά.

γ) έλλειψη ειδοποίησης σε περίπτωση πραγματικής πυρκαγιάς ή καπνού.

7. Χειριστήρια ελέγχου πτήσης

α) ασυμμετρία πτερυγίων καμπυλότητας , πτερυγίων καμπυλότητας χείλους προσβολής, φθορέων άντωσης, κ.ά.

β) περιορισμός κίνησης, ακαμψία ή μικρή ή καθυστερημένη απόκριση στις λειτουργίες των πρωτευόντων συστημάτων ελέγχου πτήσης ή των συνδεδεμένων με αυτό συστημάτων αντιστάθμισης ή ασφάλισης.

γ) ανεξέλεγκτη επιφάνεια ελέγχου πτήσης.

δ) δόνηση επιφάνειας ελέγχου πτήσης αντιληπτή από το πλήρωμα.

ε) μηχανική αποσύνδεση ή αστοχία των χειριστηρίων πτήσης.

στ) σοβαρή παρεμβολή στον κανονικό έλεγχο του αεροσκάφους ή υποβάθμιση των χαρακτηριστικών της πτήσης.

8. Σύστημα καυσίμων

α) δυσλειτουργία του συστήματος ένδειξης ποσότητας καυσίμων με αποτέλεσμα την πλήρη απώλεια ή την εσφαλμένη ένδειξη της εν πτήσει ποσότητας καυσίμων.

β) διαρροή καυσίμου με αποτέλεσμα μεγάλη απώλεια καυσίμου, κίνδυνο πυρκαγιάς, σοβαρή μόλυνση.

γ) δυσλειτουργία ή ελαττώματα του συστήματος απόρριψης καυσίμων με αποτέλεσμα ακούσια απώλεια μεγάλης ποσότητας καυσίμων, κίνδυνο πυρκαγιάς, επικίνδυνη μόλυνση του εξοπλισμού του αεροσκάφους ή αδυναμία απόρριψης καυσίμων.

δ) δυσλειτουργίες ή ελαττώματα του συστήματος καυσίμων με σημαντικές επιπτώσεις στην τροφοδοσία ή/και κατανομή καυσίμου.

ε) αδυναμία μετάθεσης ή εκμετάλλευσης της συνολικής ποσότητας του εναπομείναντος προς κατανάλωση καυσίμου.

9. Υδραυλικά συστήματα

α) απώλεια ενός υδραυλικού συστήματος (ETOPS μόνον).

β) αστοχία λειτουργίας του συστήματος απομόνωσης.

γ) απώλεια περισσότερων του ενός υδραυλικών κυκλωμάτων.

δ) αστοχία του εφεδρικού υδραυλικού συστήματος.

ε) ακούσια προέκταση στροβιλοκινητήρα αέρα κρούσης.

10. Σύστημα ανίχνευσης/προστασίας πάγου

α) μη ανιχνευθείσα απώλεια ή μειωμένη απόδοση του συστήματος αποπαγοποίησης.

β) απώλεια περισσότερων του ενός συστημάτων θέρμανσης αεροστομίων.

γ) αδυναμία επίτευξης συμμετρικής αποπαγοποίησης των πτερύγων.

δ) αφύσικη συσσώρευση πάγου με σοβαρές επιπτώσεις στις επιδόσεις ή τα χαρακτηριστικά χειρισμού.

ε) σημαντική μείωση ορατότητας για το πλήρωμα.

11. Συστήματα ενδείξεων/προειδοποίησης/καταγραφής

α) δυσλειτουργία ή ελάττωμα οιουδήποτε συστήματος ενδείξεων όταν υπάρχει ενδεχόμενο σοβαρών παραπλανητικών ενδείξεων στο πλήρωμα οι οποίες θα μπορούσαν να το οδηγήσουν σε ακατάλληλη ενέργεια επί βασικού συστήματος.

β) απώλεια της λειτουργίας κόκκινου προειδοποιητικού σήματος ενός συστήματος.

γ) για θαλάμους διακυβέρνησης με οθόνες καθοδικού σωλήνα: απώλεια ή δυσλειτουργία περισσότερων της μιας μονάδας απεικόνισης ή υπολογιστή που συνδέεται με τη λειτουργία της απεικόνισης/προειδοποίησης.

12. Σύστημα προσγείωσης/πέδησης/ελαστικών

α) εκδήλωση πυρκαγιάς στο σύστημα πέδησης.

β) σοβαρή απώλεια πέδησης.

γ) ασύμμετρη πέδηση με αποτέλεσμα σοβαρή απόκλιση πορείας.

δ) αστοχία του συστήματος επέκτασης με ελεύθερη πτώση του συστήματος προσγείωσης (ακόμη και σε προγραμματισμένες δοκιμές).

ε) ανεπιθύμητη έκταση/ανάσυρση σκέλους προσγείωσης ή θυρίδων σκελών προσγείωσης.

στ) πολλαπλή ρήξη ελαστικών.

13. Συστήματα πλοήγησης (συμπεριλαμβανομένου και των συστημάτων προσέγγισης ακριβείας) και των συστημάτων δεδομένων αέρος

α) πλήρης απώλεια ή πολλαπλές αστοχίες του εξοπλισμού πλοήγησης.

β) πλήρης αστοχία ή πολλαπλές αστοχίες του συστήματος δεδομένων αέρος.

γ) σοβαρές παραπλανητικές ενδείξεις.

δ) σοβαρά σφάλματα πλοήγησης που αποδίδονται σε λανθασμένα δεδομένα ή σε σφάλμα κωδικοποίησης της βάσης δεδομένων.

ε) απροσδόκητες παρεκκλίσεις κατά τον εγκάρσιο ή κάθετο άξονα που δεν οφείλονται σε ενέργεια χειριστή.

στ) προβλήματα με τις επίγειες εγκαταστάσεις πλοήγησης που επιφέρουν σοβαρά σφάλματα πλοήγησης και δεν σχετίζονται με τις μεταβάσεις από τη κατάσταση αδρανειακής πλοήγησης στη κατάσταση ραδιοπλοήγησης.

14. Οξυγόνο για αεροσκάφη με καμπίνα συμπίεσης

α) απώλεια της παροχής οξυγόνου στο θάλαμο διακυβέρνησης.

β) απώλεια της παροχής οξυγόνου σε σημαντικό αριθμό επιβατών (άνω του 10 %), ακόμη και εάν αυτό διαπιστώθηκε κατά τη συντήρηση, την εκπαίδευση ή τις δοκιμές.

15. Σύστημα απομάστευσης αέρα

α) διαρροή θερμού αέρα απομάστευσης με αποτέλεσμα συναγερμό πυρκαγιάς ή δομική αστοχία.

β) απώλεια όλων των συστημάτων απομάστευσης αέρα.

γ) αστοχία του συστήματος ανίχνευσης διαρροής θερμού αέρα απομάστευσης.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

Κατάλογος ανακοινωτέων περιστατικών σχετικών με τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας

Σημείωση 1: Αν και το παρόν παράρτημα απαριθμεί τα περισσότερα ανακοινώσιμα περιστατικά, δεν είναι δυνατόν να είναι περιεκτικό. Κάθε άλλο περιστατικό που κρίνεται από τους εμπλεκόμενους ότι πληροί τα κριτήρια, θα πρέπει επίσης να ανακοινώνεται.

Σημείωση 2: Το παρόν παράρτημα δεν περιλαμβάνει ατυχήματα και σοβαρά συμβάντα. Πέραν των άλλων απαιτήσεων που καλύπτουν την ανακοίνωση των ατυχημάτων, αυτά θα πρέπει επίσης να καταχωρούνται στις βάσεις δεδομένων που αναφέρονται στο άρθρο 11 παράγραφος 2.

Σημείωση 3: Το παρόν παράρτημα περιλαμβάνει τα περιστατικά ANS που συνιστούν πραγματική ή πιθανή απειλή για την ασφάλεια των πτήσεων ή μπορούν να εκθέσουν την παροχή ασφαλών υπηρεσιών ANS.

Σημείωση 4: Τα περιεχόμενα του παρόντος παραρτήματος δεν αποκλείουν την ανακοίνωση κανενός περιστατικού, κατάστασης ή περίπτωσης που σε περίπτωση επανάληψης υπό διαφορετικές αλλά παρόμοιες συνθήκες ή εάν αφεθεί χωρίς διόρθωση, θα μπορούσε να δημιουργήσει κίνδυνο για την ασφάλεια των αεροσκαφών.

i) Συμβάντα παρ' ολίγον σύγκρουσης (περιλαμβάνουν συγκεκριμένες καταστάσεις όπου ένα αεροσκάφος και ένα άλλο αεροσκάφος/το έδαφος/ένα όχημα/άνθρωπος ή αντικείμενο γίνονται αντιληπτά ως υπερβολικά κοντά το ένα στο άλλο):

α) παραβίαση ελάχιστου διαχωρισμού.

β) ανεπαρκής διαχωρισμός.

γ) παρ' ολίγον πρόσκρουση στο έδαφος ελεγχόμενης πτήσεως (Near CFIT).

δ) παρείσφρηση στο διάδρομο που απαίτησε ελιγμό αποφυγής.

ii) Πιθανότητα σύγκρουσης ή παρ' ολίγον σύγκρουσης (περιλαμβάνουν συγκεκριμένες καταστάσεις που ενδέχεται να καταλήξουν σε ατύχημα ή παρ' ολίγον σύγκρουση, εάν ένα άλλο αεροσκάφος βρίσκεται στην περιοχή):

α) παρείσφρηση στο διάδρομο που δεν απαίτησε ελιγμό αποφυγής.

β) υπέρβαση τέρματος διαδρόμου.

γ) παρέκκλιση αεροσκάφους από άδεια ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας (ΕΕΚ).

δ) παρέκκλιση αεροσκάφους από εφαρμοστέο κανονισμό διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας (ΔΕΚ):

1. παρέκκλιση αεροσκάφους από τις εφαρμοστέες δημοσιευθείσες διαδικασίες ΔΕΚ.

2. μη εξουσιοδοτημένη διείσδυση σε εναέριο χώρο.

3. παρέκκλιση όσον αφορά τη μεταφορά και λειτουργία εξοπλισμού αεροσκαφών που σχετίζεται με τη ΔΕΚ, όπως ορίζεται στον εφαρμοστέο κανονισμό (στους εφαρμοστέους κανονισμούς).

v) Περιστατικά που σχετίζονται με τη ΔΕΚ (περιλαμβάνουν τις καταστάσεις όπου επηρεάζεται η δυνατότητα παροχής ασφαλών υπηρεσιών ΔΕΚ, καθώς και καταστάσεις όπου από τύχη δεν απειλήθηκε η ασφαλής λειτουργία του αεροσκάφους). Περιλαμβάνονται τα ακόλουθα περιστατικά:

α) Αδυναμία παροχής υπηρεσιών ΔΕΚ:

1. αδυναμία παροχής υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας.

2. αδυναμία παροχής υπηρεσιών διαχείρισης εναέριου χώρου.

3. αδυναμία παροχής υπηρεσιών διαχείρισης ροής εναέριας κυκλοφορίας.

β) Αστοχία της λειτουργίας Επικοινωνίας.

γ) Αστοχία της λειτουργίας Επιτήρησης.

δ) Αστοχία της λειτουργίας Επεξεργασίας και Διανομής δεδομένων.

ε) Αστοχία της λειτουργίας Πλοήγησης.

στ) Ασφάλεια συστημάτων ΔΕΚ.

Προσάρτημα του παραρτήματος II

Οι παράγραφοι που ακολουθούν περιέχουν παραδείγματα περιστατικών διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας που απορρέουν από την εφαρμογή των γενικών κριτηρίων, που απαριθμούνται στο σημείο iii) του παραρτήματος II στις λειτουργίες αεροσκαφών.

1. Παροχή σημαντικά εσφαλμένων, ανεπαρκών ή παραπλανητικών πληροφοριών από οποιαδήποτε πηγή στο έδαφος, π.χ. έλεγχο εναέριας κυκλοφορίας (ΕΕΚ), αυτόματο τερματικό σύστημα πληροφοριών (ATIS), μετεωρολογική υπηρεσία, βάσεις δεδομένων πλοήγησης, χάρτες, διαγράμματα, εγχειρίδια κ.ά.

2. Παροχή μειωμένου, σε σχέση με τον προβλεπόμενο, διαχωρισμού εγγύτητας από το έδαφος.

3. Παροχή εσφαλμένων δεδομένων βαρομετρικής πίεσης (δηλαδή για τη ρύθμιση του υψομέτρου).

4. Εσφαλμένη εκπομπή, λήψη ή ερμηνεία σημαντικών μηνυμάτων όταν αυτό δημιουργεί επικίνδυνη κατάσταση.

5. Παραβίαση ελάχιστου διαχωρισμού.

6. Μη εξουσιοδοτημένη διείσδυση σε εναέριο χώρο.

7. Παράνομη εκπομπή ραδιοεπικοινωνιών.

8. Αστοχία επίγειων ή δορυφορικών εγκαταστάσεων ANS.

9. Σοβαρή αστοχία ΕΕΚ/ΔΕΚ ή σημαντική υποβάθμιση της υποδομής αεροδρομίου.

10. Παρακώλυση των επιφανειών κίνησης του αεροδρομίου από άλλα αεροσκάφη, οχήματα, ζώα ή ξένα αντικείμενα με αποτέλεσμα να δημιουργηθεί επικίνδυνη ή πιθανώς επικίνδυνη κατάσταση.

11. Εσφαλμένη ή ακατάλληλη σήμανση των εμποδίων ή των κινδύνων στις περιοχές κίνησης του αεροδρομίου με αποτέλεσμα να δημιουργηθεί επικίνδυνη κατάσταση.

12. Αστοχία, σημαντική δυσλειτουργία ή μη διαθεσιμότητα της φωτοσήμανσης αεροδρομίου.

Άρθρο 20
Έναρξη ισχύος

Η ισχύς του παρόντος αρχίζει από την δημοσίευση του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Στον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών αναθέτουμε την δημοσίευση και εκτέλεση του παρόντος διατάγματος.

Αθήνα, 30 Μαΐου 2006

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΚΑΡΟΛΟΣ ΓΡ. ΠΑΠΟΥΛΙΑΣ

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ	ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΛΟΓΟΣΚΟΥΦΗΣ	**ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΙΑΠΗΣ**



ΑΠΟ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ
ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΟΥ 34 * ΑΘΗΝΑ 104 32 * ΤΗΛ. 210 52 79 000 * FAX 210 52 21 004
ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: http://www.et.gr – e-mail: webmaster@et.gr